Deutscher Bundestag **Drucksache 16/5833**
16. Wahlperiode 25. 06. 2007

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Winfried Hermann, Peter Hettlich, Cornelia Behm, Hans-Josef Fell, Ulrike Höfken, Bärbel Höhn, Sylvia Kotting-Uhl, Undine Kurth (Quedlinburg), Dr. Reinhard Loske, Nicole Maisch und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

S-Bahn Nürnberg–Forchheim und Güterzugtunnel Nürnberg/Großmarkt–Eltersdorf

Bereits heute ist die Strecke Fürth Hbf–Bamberg eine der meistbelasteten Strecken in Nordbayern. Auf ihr verkehrt seit 2007 die ICE-Linie Berlin–Leipzig–Nürnberg–München im Stundentakt. Außerdem verkehren zwischen Nürnberg und Bamberg jeweils stündlich ein Regionalexpress (RE) und eine Regionalbahn (RB). Diese fahren ab Nürnberg Hbf derzeit kurz hintereinander ab (bzw. kommen in der Gegenrichtung kurz hintereinander in Nürnberg an). Montags bis freitags verkehrt von 6 bis 20 Uhr zusätzlich stündlich eine RB zwischen Nürnberg und Erlangen bzw. Forchheim mit Halt auf allen Unterwegsbahnhöfen. Außerdem verkehren über den ganzen Tag verteilt etwa 60 bis 70 Güterzüge zwischen Fürth Hbf und Bamberg. Erschwert wird die Betriebsführung durch folgende betrieblichen Zwangspunkte:

1. In Fürth Hbf kreuzen sich die Fern- und Nahverkehrszüge der Richtung Nürnberg–Würzburg mit den Zügen der Richtung Bamberg–Nürnberg;
2. In Fürth Hbf/Gbf kreuzen sich die Güterzüge Nürnberg Rbf–Bamberg mit den Personenzügen Nürnberg–Würzburg in beiden Richtungen;
3. In Erlangen-Bruck, Eggolsheim, Hirschaid und Strullendorf gibt es keine Bahnsteigunterführung, wodurch Züge am „Hausbahnsteig“ behindert werden, wenn Reisende die Gleise überqueren müssen.

Zur Lösung von Problem 1 wird derzeit der Abschnitt Nürnberg Hbf–Fürth Hbf um zwei Gleise erweitert, wovon ein Gleis für die S-Bahn Nürnberg–Forchheim vorgesehen ist. Zur Lösung von Problem 2 ist mittel- bzw. langfristig der Bau eines Güterzugtunnels von Fürth Kronach bis Nürnberg Großmarkt vorgesehen. Zur Lösung von Problem 3 ist die Ausbaustrecke Bamberg–Nürnberg mit viergleisigem Ausbau zwischen Bamberg und Großgründlach vorgesehen. Auf den mittleren Gleisen soll die S-Bahn Nürnberg–Forchheim zusammen mit den Güterzügen verkehren.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Was ist der aktuelle Planungsstand des Abschnitts PFA 15 „Fürther Bogen“?
2. Was ist der aktuelle Planungsstand des Abschnitts PFA 16 „Fürth Nord“ (S-Bahn-Verschwenk)?
3. Was ist der aktuelle Planungsstand des Abschnitts PFA 17 „Erlangen“?
4. Was ist der aktuelle Planungsstand des Abschnitts „Güterzug-Strecke Nürnberg-Großmarkt–Eltersdorf“ (Güterzugtunnel)?

5. Wie hoch sind die geplanten Kosten für die oben genannten Abschnitte?
6. Wann ist der Baubeginn für die oben genannten Abschnitte vorgesehen?
7. Ist der Bundesregierung bekannt, dass sich die Stadt Fürth als betroffene Gebietskörperschaft, auf deren Gebiet der „S-Bahn-Verschwenk“ (PFA 16, Fürth Nord) verlaufen soll, im Stadtrat einstimmig gegen den S-Bahn-Verschwenk ausgesprochen hat und voraussichtlich gegen das Bauvorhaben klagen wird?
8. Gibt es für den S-Bahn-Verschwenk (PFA 16, Fürth Nord) eine separate Kosten-Nutzen-Berechnung?

   Wenn ja, welcher Wert wurde errechnet?

   Aus welchem Jahr stammt diese Berechnung?

   Wurde als Berechnungsgrundlage noch der gemeinsame Gewerbepark Nürnberg-Fürth-Erlangen zu Grunde gelegt, obwohl dieses Projekt von allen beteiligten Städten dauerhaft eingestellt wurde und jetzt somit von einem völlig veränderten Verkehrsaufkommen ausgegangen werden muss?

   Ist daher eine aktualisierte Kosten-Nutzen-Berechnung für diesen Abschnitt geplant?

   Wann liegen die Ergebnisse vor?
9. Ist der Bundesregierung bekannt, dass die Stadt Fürth einen möglichst frühzeitigen Baubeginn des Güterzugtunnels (Güterzug-Strecke Nürnberg-Großmarkt –Eltersdorf) anstrebt, um das Stadtgebiet Fürth, insbesondere den Bereich zwischen Fürth Hbf und Bf Vach (Fürther Bogen), zu entlasten?

   Ist der Bundesregierung zudem bekannt, dass auch die Deutsche Bahn AG, auf Grund der starken Zuwächse im Güterverkehr, einen vorzeitigen Baubeginn des Güterzugtunnels beabsichtigt?
10. Welche Kosten ließen sich durch einen Verzicht auf den Ausbau des Fürther Bogens (PFA 15) einsparen, wenn entsprechend den neuesten Berechnungen, nach einem Wegfall der Güterzüge durch den vorzeitigen Bau des Güterzugtunnels, die zweigleisige Strecke in diesem Bereich für den Personenfernverkehr und die S-Bahn ausreichen würde?

    Wie hoch wären die Einsparungen durch vermiedene Preissteigerungen bei einem vorzeitigen Bau des Güterzugtunnels?
11. Unter welchen Bedingungen ist es möglich, den Bau der von der Stadt Fürth und der Deutschen Bahn AG gewünschten Güterzugstrecke Nürnberg-Großmarkt–Eltersdorf vorzuziehen?
12. Wann könnte die Güterzugstrecke Nürnberg-Großmarkt–Eltersdorf frühestens fertig gestellt werden, wenn der Bau vorgezogen wird?
13. Wann ist die Fertigstellung des in Bau befindlichen viergleisigen Ausbaus Fürth Hbf–Nürnberg Hbf vorgesehen?
14. Ist geplant, nach Fertigstellung des viergleisigen Ausbaus des Abschnitts Fürth Hbf–Nürnberg Hbf einen „S-Bahn-Vorlaufbetrieb“ Nürnberg–Forchheim einzurichten?

    Wenn nein, welche Maßnahmen sind notwendig, um einen „S-Bahn-Vorlaufbetrieb“ Nürnberg–Forchheim einzurichten, und wann kann dieser frühestens in Betrieb gehen?

Berlin, den 25. Juni 2007

Renate Künast, Fritz Kuhn und Fraktion

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333